Jaro 16 Oktobro-novembro-decembro 1964 N-ro 5-6



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. Poptie, Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

La L.K.K. en Hamar esperas saluti vin dum nia 17a



17-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

HAMAR NORVEGUJO 22.-28.-5. 1965

Korespondadreso: Poŝtkesto 61, Löten, Norvegujo

Bankkonto: 300/924, Vangs Sparebank, Hamar, Norvegujo

Telefono: Löten 271c — aŭ 22159 Hamar

Kongreskotizo:

Ĝis 1.1.1965: Nkr. 30.00
Ĝis 1.3.1965: Nkr. 40.00
Ĝis 20.4.1965: Nkr. 50.00

Pensiuloj, familianoj kaj junuloj malpli ol 19-jaraj, rajtas al 50% redukto en la kongreskotizo.
La kongreskotizo ne estas repagebla.
En la kongreso povas partopreni maksimume 500 personoj.

Antaŭkongresa aranĝo:

Vendrede 21.5.1965, posttagmeze, oni aranĝos ekskurson en Oslo por travojaĝantaj gekongresanoj.
Tranoktejoj en Oslo por la nokto 21-22.5. estas mendeblaj.
Ĉiuj gekongresanoj ricevos detalan informon kun speciala aliĝilo, kune kun la kongreskarto.

La vojaĝo Oslo-Hamar, 22.5.1965

La trajnoj al Hamar veturas de Oslo Ö. (La orienta stacidomo). La distanco Oslo Ö.-Hamar estas 126 km kaj la vojaĝo estas 2-hora.
La konvenaj trajnoj estas indikitaj en la aliĝilo, bonvolu substreki la trajnon per kiu vi deziras vojaĝi.

Kongresejo:

Festiviteten, Strandgt. 23, Hamar. Gi situas je 200 m de la stacidomo.

Loĝado kaj manĝoj:

La nombro de litoj en ĉiu kategorio estas limigita.
Se L.K.K. ne povas havigi restadon laŭ la mendita kategorio, oni rajtas rezervi ĝin en la plej proksima kategorio.
La prezoj inkluzivas liton kaj matenmanĝon.

Loĝkategorioj	A:	Nkr. 35.00
	B:	Nkr. 29.00—33.00
	C:	Nkr. 22.00—28.00
Motelo:		Nkr. 22.00
Restado en kabano:		Nkr. 15.00
Junulgastejo:		Nkr. 10.50—12.50

Se oni mem kunportas dormsakon, oni povas havigi kelkajn dormlokojn por Nkr. 10.00.
La tag- kaj vespermanĝoj estas komunaj en la kongresejo, aŭ dum la ekskursoj. Ili estas mendeblaj per la aliĝilo.

Ekskursplano:

24.5.1965: Duontaga ekskurso al Elverum per trajno. Vizito en muzeoj.
26.5.1965: Duontaga ekskurso al Gjövik per ŝipo.
28.5.1965: Tuttaga ekskurso al Lillehammer kaj al la apudaj montoj, per aŭtobuskaravano.

Postkongresaj vojaĝoj:

La vojaĝoficejo de N.S.B. (N.S.B. — Norges Statsbaner — La Norvegaj Ŝtatfervojoj) ellaboris 3 diversajn alternativojn por postkongresaj vojaĝoj.

1) *Trans la fjordoj de la okcidenta landparto.*
Hamar - Åndalsnes - Valldall - Hellesylt-Geiranger - Vadheim (en Sognefjordo) - Bergen - Oslo Ö.
Daŭro: 29.5.-3.6. Prezo: ĉa. Nkr. 290.00.

2) *Montara kaj fjorda vojaĝo.*
Hamar - Oslo Ö. - Myrdal - Flåm - Gudvangen - Voss - Bergen - Oslo Ö.
Daŭro: 29.5.-1.6. Prezo: ĉa. Nkr. 165.00.

3) *Laŭ la marbordo de Norvegujo.*
Hamar - Trondheim - Bergen - Oslo.
Daŭro: 29.5.-2.6. Prezo: ĉa. Nkr. 325.00.

Ĉiuj gekongresanoj ricevos detalan informon kun speciala aliĝilo, kune kun la kongreskarto.

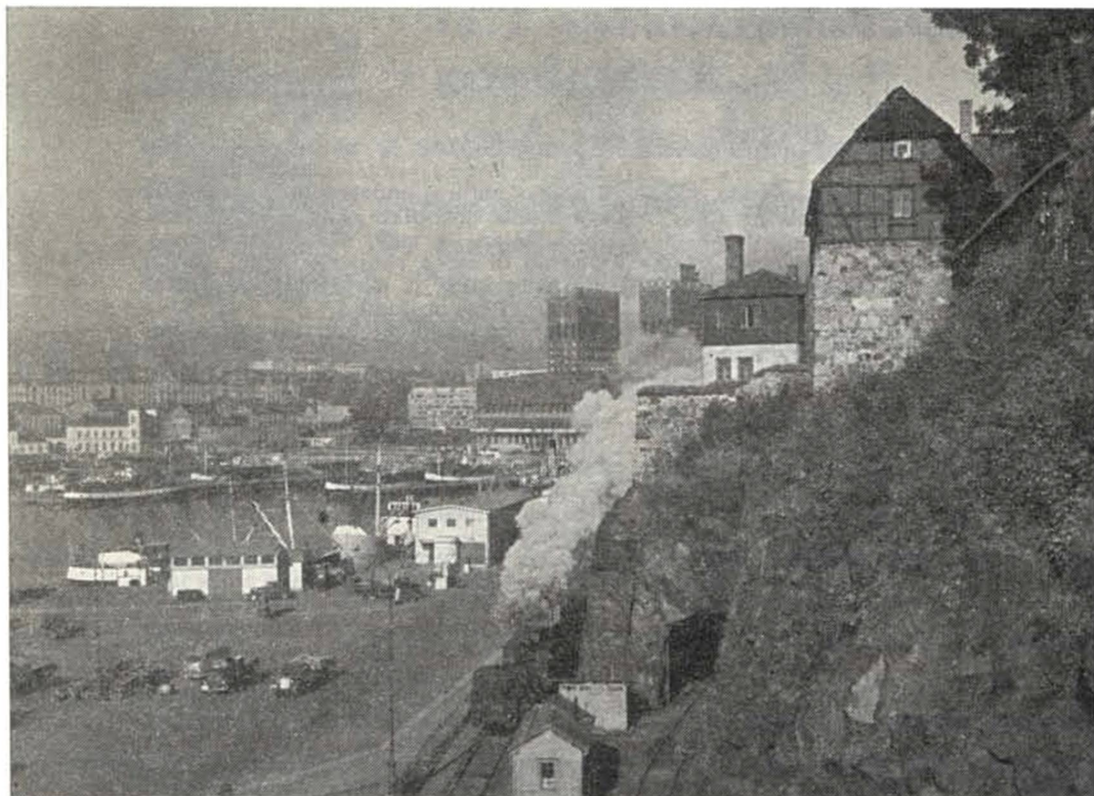
Glumarkoj:

La markoj simboligas la kongresurbon pere de desegnado de la mezepokaj katedralruinoj kaj malnova lokomotivo en la Norvega Fervojmuzeo.
La prezo estas por unu bloko — 50 ekzempleroj — Nkr. 3.00 aŭ 4 internaciaj respondkuponoj.
Bonvolu mendi ilin nur ĉe: Odd Kolbrek, Kalbakkstubben 22, Oslo, Norvegujo.

Nia kongreslando

Norvegujo estas la plej nordokcidenta lando en Eŭropo.
Ĝi estas ĉirkaŭata de maro sude, okcidente kaj norde, kaj oriente ĝi limas al Svedujo, Finnlando kaj Sovetio.
De la plej suda ĝis la plej norda punktoj, la distanco laŭ rekta linio estas 1750 km, kaj la lando situas inter la nordaj latitudoj 57°59' kaj 71°11'.
Nenie en la mondo loĝas civilizitaj kulturpopoloj tiel proksime al la Norda Poluso.
La ĉefurbo de Norvegujo, Oslo, situas laŭ la norda latitudo 60°.
La neordinara longeco kaj situo de la lando kaŭzas multdiferencajn klimatojn kaj riĉan ŝanĝon je la pejzaĝbildoj, — ĉarmaj fruktodonaj regionoj alternas kun sovaĝaj altmontarstepoj, neĝkovritaj montpintoj, arbarkovritaj deklivoj kaj longaj, malvastaj fjordoj.
La areo de Norvegujo estas proksimume 324.000 km2. La Norvega Popolo konsistas el proksimume 4 milionoj da homoj. Al tiu apartenas la insuloj komune nomitaj Spitsbergen (Svalbard) kaj la insulo Björnöya (La Ursinsulo), kun entute 80.000 km2.
Oni povas diri ke Norvegujo estas altmontarstepo kiu estas tratranĉita de valoj kaj fjordoj.
Karakteriza por la norvega marbordo estas la aro da insuletoj kaj rokoj.
Ili estas naturaj ondrompiloj, kaj tial la marborda ŝiptrafiko okazas sendanĝere.
Sammaniere la valoj estas karakterizaj. Oriente ili estas plejparte longaj, larĝaj kaj ebenaj, kaj la okcidentaj valoj estas mallarĝaj kaj profundaj.
Krutaj montdeklivoj kun sovaĝaj akvofaloj alternas kun idiliaj lagetoj kaj fjordoj kiuj kovras la valfundon.
Tiuj kiuj venas de la suda direkto vojaĝantaj al Hamar, venas en Norvegujon ĉe la limstacio Kornsjö.
De tie ili trapasas la urbojn Halden, Sarpsborg, Fredrikstad kaj Moss, antaŭ ol ili alvenas Oslo Ö — Oslo Orienta Stacidomo.
Oslo, la norvega ĉefurbo, estas fondita de la reĝo Harald la Severulo en la jaro 1047. Ĝi bele situas, ŝirmata de abarkovritaj deklivoj, ĉe la fino de la longa Oslo-fjordo.
Kun siaj 471.000 enloĝantoj, Oslo estas la plej signifoplena komerca kaj industria urbo de la lando.
Ĝi estas restadejo, kaj unu el la du norvegaj universitatoj situas tie. Oslo estas riĉa je vidindaĵoj. Antaŭ ĉio oni devas mencii la malnovan kastelon Akershus, konstruita ĉirkaŭ jaro 1400,





cetere la Katedralon, la Urbdomon, la Nacian Artgalerion kaj la Reĝan Palacon. Ĉiuj menciitaj konstruaĵoj situas en la mema urbcentro.
En la duoninsulo Bygdö, facile atingebla de la urbcentro, per pramŝipo aŭ per aŭtobuso, situas la Norvega Popolmuzeo, kiu montras la historion de la Norvega Popolo en „nuksoŝelo", tie estas antikvaj domoj de ĉiuj landpartoj.
Cetere troviĝas en Bygdö Vikingŝipoj de la pratempo, la polusa ŝipo „FRAM"- („ANTAŬEN"), famkonata de la esplorvojaĝoj de Frithjof Nansen kaj Roald Amundsen en la Arktaj regionoj, kaj la floso „KON-TIKI".
Ĝi estas farita de la sudamerika lignaĵo *balsa* kaj estis uzata dum la esplorvojaĝo kiun Thor Heyerdahl gvidis en la Pacifika Oceano.
(Pri tiu li verkis libron: „Kon-Tiki", kiu estas tradukita al Esperanto, kaj havebla ĉe la Eldonejo Esperanto, Poŝtkesto 942, Oslo. Prezo: Nkr. 28.—).

En la deklivo okcidente de la urbo, situas la famekonata Holmenkollen skisaltejo kaj la skimuzeo.
Tien kondukas privata antaŭurba fervojo, kaj de la vagono oni havas belegan panoramon al la urbo kaj la fjordo.
Tiuj kiuj vojaĝas al Hamar, povas partopreni en rondveturado en Oslo vendrede la 21an de majo posttagmeze.
Tiun ekskurson aranĝos Oslo Esperantoklubo.

Kiam LKK en Hamar ricevis la aliĝilon kaj la diversajn pagojn, la kongrespartoprenontoj ricevos kune kun la kongreskarto, programon pri la rondveturado en Oslo la 21an de majo, kaj programo pri la tranoktado en Oslo dum la nokto 21./22.5 en Oslo.

Cetere en tiu aliĝilo estas detalprogramo pri 3 diversaj postkongresaj vojaĝoj en okcidenta Norvegujo, kun aliĝilo por tiuj antaŭ- kaj postkongresaj aranĝoj.

La intereso de sciencaj fakuloj por Esperanto

En januaro de ĉi tiu jaro, ĉe la Amsterdama Universitato, la nederlandano, S-ro J. C. M. Henning, kandidatis al la titolo de doktoro en la natur-scienca kaj matematika fakoj.
Okaze de la promocio, la kandidato verkis disertacion pri la isotopa protona splitstrukturo, kiu estas observata en la resonancaj spektroj de la elektronspinoj de aromataj radikaloj.
Krome la verkinto donis resumon en nia aposteriora lingvo, Esperanto, kaj la esperantistaro povas fieri, ĉar pro la pionira laboro evidente rezultas la intereso por Esperanto kaj populariĝas la lingvo inter la intelektuloj kaj en la sciencaj rondoj.
Kondukus tro foren, se ni pritraktus la studon, ĉar unupaĝa artikolo de nia organo ne sufiĉas kaj krome la pritraktado postulas tro multe da scienca kono pri la fizika stato de la materio.
Post M. Planck, A. Ajnstajn, N. Bohr k.a., krome pro la sukcesaj klopodoj de la nuntempaj sciencistoj, niaj imagoj pri la klasika kono de la natur-scienca fako fariĝis arkaikaj.
Pri la modernaj konceptoj, koncernaj al la fizika stato de la materio oni povas nur matematike percepti kaj ni devas esti konsciaj pri la relativeco de tiuj fenomenoj, kiuj determinas la konsiston de la materiaj formoj.

---

kliŝo 1:
La Granda Placo — (Stortorget) en Oslo, kun Oslo Katedralo, unu el la vidindaĵoj de la ĉefurbo.

kliŝo 2:
Panoramo de Oslo, vidita de la deklivo de Akershus Kastelo.
Oni vidas la urbdomon, dekstre, la granda konstruaĵo meze kaj malantaŭe, estas la Reĝa Palaco.
Maldekstre en la deklivo, oni povas ekvidi Holmenkollen skisaltejon.
Cetere oni vidas la havenon kaj la okcidentan stacidomon — Oslo V.
En Oslo estas 2 stacidomoj, sed inter la 2 ekzistas neniu linio por pasaĝertrafiko, nur por ŝarĝo. Vi vidas en la bildo trajnon survoje al la okcidenta stacidomo, de la orienta stacio.
La Oslo Ö. estas la plej granda en la lando.

La korpuskloj, energi-kvantoj, ondojfunkcioj, la resonancaj kaj aliaj spektroj, ĉiuj naturaj fenomenoj estas reciproke implicataj kaj pere de la unu oni nur povas percepti pri la alia.
Por la sciencaj eksperimentoj en la laboratorio, la spektro de la magneta kampo ludas gravan rolon kaj la sciencistoj ĉiam klopodis por plifortigi la hegomenecon de tiuj kampoj, por ke la spektroj kiom eble plej bone efiku.
En la disertaĵo la promocianto pritraktas teknikan lertaĵon pere de kiu oni sukcese atingis la aspiratan celon.
Tamen por ni, laikaj nanoj, la studo kondukas tro foren, sed el la disertaĵo klare kristaliĝas, ke la klopodoj de la kompetentaj gigantoj favorigas la disvolviĝon de la scienco kaj tiel koincide la teknikan kapablon de la homo.
Tial ni, la nefakuloj, ne povas neglekti la sciencajn progresojn, ĉar ili tutcerte estas la fortegaj motoroj de la homaj progresoj al pli prospera estonto.
Se ni konsideras, ke la homo ĵus atingis la sojlon de sia ekkonscio kaj ankoraŭ povas disponi pri 30 ĝis 50 miliardoj da jaroj por evolui, ni eble povas imagi, kia impona estonto ankoraŭ atendas por la disvolviĝo de la homaj kapabloj.
Tamen koincide kun la progresoj de la scienco kaj la tekniko ankaŭ la militaj metodoj disvolviĝis kaj pere de la sciencaj progresoj, la homo propriĝis al si teruregan rimedon por pereigi la vivantan naturon de nia planedo.
Tial la plej urĝa postulo de nia tempo estas, ke ĉiu konscia homo propagandu la amikecon inter la homo kaj popoloj, ĉar la disvolviĝo de nia teknika mondo bezonigas tutnovan etikon kaj spiritostaton por forkunduki la splitkrimaĵojn al la eŝafodo por ekzekuti.
Jen do la tasko por la esperantistaro por plifortigi la hegomonecon de sia kampo, por ke la spektro de la esperantismo kiom eble plej bone efiku por elsendi novan energion, gloran al la celo de nia sankta afero, kia fondo de la teknika mondo. La paco estas la nepra kaj la nura kondiĉo, kiu restas al la homo por prosperi kaj daŭrigi sian ekzistadon.
La sciencaj fakuloj jam konscias pri ĉi ĉio kaj organizas konferencojn por konsideri kaj konsili pri la irenda vojo tra la miliardoj da jaroj.

Bouke Tolsma.

RAPORTO

de la fervojista kunveno dum la 49a U.E.A.-kongreso

Lundon, le 3an de aŭgusto okazis la faka kunveno de IFEF en la kadro de la UEA-kongreso en Hago gvidata de kolego J. J. Labordus, prezidanto de FERN.
Li salutis la ĉeestantojn kaj menciis la bonan kunlaboradon de la kolegoj en la Utrechta stacio dum la alventagoj de la kongresanoj. En Utrecht la pli granda parto de la kongresanoj devas daŭrigi sian vojaĝon per alia trajno. Post la alveno de ĉiu internacia trajno oni menciis per la laŭtparolilo en Esperanto de kiu perono kaj je kioma horo la trajno al Hago forveturas. (Ankaŭ en la Centra Stacio Amsterdam oni per la laŭtparolilo komunikis en Esperanto por la partoprenantoj de la TEJO-kongreso. Red.)
En la lastpasintaj monatoj multaj petoj venis ĉe la fervoja administracio kaj ĉiuj estis respondataj en Esperanto.
Kolego O. Walder, la vic-prezidanto de IFEF, salutis en la nomo de la IFEF-estraro kaj skizis la laboron de nia Federacio. Li ankaŭ raportis pri la farita laboro por Esperanto en la Internacia Abstinencula Fervojista Unuiĝo. Li petis al ĉiuj el niaj anoj lande labori por ĉi tiu afero. Pli ĝojigan sciigon li menciis pri la propono uzi Esperanton en la sindikato. La svisa sindikataro akceptis proponi al ITF (Internacia Transportfederacio) uzi Esperanton.
S-ro E. J. Woessink rakontis pri la organizo de UEA rilate la aniĝon de fakaj grupoj. Laŭ S-ro Woessink la aniĝo ne tuŝos la memstarecon de la koncerna faka grupo. La kostoj estas ƒ 50,— jare. Ĉu la anoj de la aliĝintaj fakaj grupoj povas uzi la favoraĵojn de la UEA-delegitoj ne estas certe. Li dubas pri tio. La afero pri eniĝo restas ankoraŭ nebula.
Kolego D-ro St. Bácskai, Hungario, esprimis sian bedaŭron, ke ne en la unua bulteno estis menciite, ke la faka kunveno okazos. Sendube pli da fervojistoj ĉeestus en ĉi tiu kunveno. Li komunikis, ke la klarigoj en la hungara horartabelo ankaŭ en Esperanto estas presitaj.
Kolego Fiala Ladislav el Ĉeĥoslovakio ne ricevis la alvokon aniĝi al la ĉeĥoslovakia fervojista grupo. Li ĝojas, ke li baldaŭ povos esti ano de IFEF.
S-ro St. Bálint el Kecskemét, Hungario proponis, ke la IFEF-estraro sendu peton al la diversaj fervojaj administracioj, ke oni uzu Esperanton en la limstacioj por deĵoraj aferoj, por ke ne estiĝu miskomprenoj. La prezidanto respondis, ke li dubas pri la sukceso. Estas pli bone, ke la landaj grupoj unue esploru ĉu la tempo estas matura por ĉi tiu afero.
Post ankoraŭ iom da interbabilado kolego Labordus per instigaj vortoj por viziti la IFEF-kongreson en Hamar kaj dankvortoj al la parolintoj fermis la kunvenon en kiu ĉeestis 48 gefervojistoj el 9 landoj.

La kompilinto,
A. C. Boelmans, Nederlando

Skribis pri nia 16-a

La Fervojisto, organo de la Franca Sekcio de IFEF en la junia numero. En la aŭgusta numero de la sama revuo la prezidanto skribis artikolon pri la plialtiĝo de la IFEF-kotizo; li montris je tio kian efikon tio havos je la francaj membroj kaj esprimis sian esperon, ke la plialtigo de la kotizo ne malfortigos la francan movadon.

La organo de la Itala Sekcio de IFEF, no 5-6 majo-junio publikigis belan raporton de s-ino Delvina Gimelli.

La Praktiko publikigis longan raporton kun bela kliŝo pri la brusela kongreso de IFEF. Ankaŭ tiun ĉi artikolon prizorgis s-ino Gimelli.

La Svisa Fervojisto en sia junia numero raportis pri nia kongreso.
La organo de la Nederlanda Sekcio *„Fervojisto"* raportis en junio 1964.
Bulteno de la Germana Esperanta Fervojista Asocio, nr. 3, majo-junio 1964.
DEFA BULTENO, membra organo de Dana Esperantista Fervojista Asocio, no. 6. junio 1964.

La Heroldo de Esperanto, de la 1-a de junio 1964 skribis: „En Bruselo la plej granda Esperantista Fakkongreso. Ministro pri Komunikado membro de la Honorkomitato. Gravaj fakaj laboroj. Impona prezentado de la ensemblo „Branko Cvetkoviĉ".

Germana Esperanto-Revuo julio-aŭgusto 1964.

KONGRESIS
la Fervojista Parlamento kaj decidis pri Esperanto

De la 20-a ĝis la 22-a de majo 1964 okazis en Interlaken la kongreso de Svisa Fervojista Sindikato (SEV). SEV estas la sindikata organizaĵo, kiu en 11 kategorioj kunligas 46500 aktivajn kaj 14500 pensiitajn gefervojistojn. Tio signifas, ke en ĝi estas 90% el ĉiuj gefervojistoj organizitaj. La kongreson partoprenis pli ol 800 gastoj kaj delegitoj. Ĉeestis oficialaj reprezentantoj de politikaj, fervojistaj kaj gazetaraj instancoj. Inter ili elstaris la prezidanto de la ĝenerala direkcio de Svisaj Federaciaj Fervojoj, D-ro Hugo Gschwind, la direktoro de Bern-Lötschberg-Fervojo, nacia konsilanto D-ro Brawand, la direktoro de la Asocio de Svisaj Transportentreprenoj, D-ro Born, krom aliaj eminentuloj el trafikentreprenoj kaj federacia administracio. Ne mankis la reprezentantoj de la Svisa Sindikata Unuiĝo kaj de ĝiaj aliĝintaj organizaĵoj ; inter ili pluraj parlamentanoj. Krom la kutimaj asociinternaj aferoj, kies pritrakto ne kaŭzis tro grandajn debatojn, la tritagojn daŭranta kongreso aŭdis referaton de la SEV-prezidanto, nacia konsilanto Hans Düby pri sindikataj kaj trafikaj demandoj, prelegon de nacia konsilanto prof. d-ro Max Weber pri la konjunkturpolitikaj decidoj de la federacia konsilistaro kaj paroladon de d-ro Hugo Gschwind, prezidanto de la ĝenerala direkcio SBB.

La kongreso pritraktis la abundan jarraporton kiu prezentiĝis en 400-paĝa presita libro. Diskutiĝis kaj decidiĝis pri 17 postulatoj kaj proponoj envenintaj de la diversaj kategoriaj organizaĵoj kaj sekcioj. Grava decido rilatis la fikson de nova ŝlosilo por redukti la nombron da kongresaj gastoj kaj delegitoj de 800 al 560 personoj. Pro sia grandeco tiu ĉiujara manifestacio fariĝis malbone direktebla kaj preskaŭ ne plu trovis lokon konvenan.

Por la esperantistoj speciale interesa estis propono rilate al la enkonduko de Esperanto en la lernejojn, kiu tekstis jene: „La Estraro de Svisa Fervojista Sindikato estu komisiata, agi trans ITF (Internacia Transportlaborista Federacio) aŭ Svisa Sindikata Unuiĝo (SGB) kaj Internacia Asocio de Liberaj Sindikatoj (IBFG), por ke Esperanto estu enkondukata kiel deviga lerneja fako en ĉiuj al la EWG (Eŭropa Ekonomia Komunumeco) kaj EFTA (Eŭropa Unuiĝo de libera interŝanĝo) aliĝintaj landoj". La gvida komisiono SEV favoris tiun proponon kaj ŝanĝis la destinon de la propono akcentante sian kompetentecon sole en la sindikata movado. Tiel ĝi transdonu tiun deziron de la membroj sole al la Internacia Transportlaborista Federacio (ITF), kie la plia evoluado de tiu ideo estu farota sur internacia kampo. Kiel unikaĵon oni povas mencii, ke la SEV-vicprezidanto, samideano Haudenschild, klarigis kaj motifis tiun ŝanĝon antaŭ la kongreso, uzante la internacian lingvon. La delegitoj sen kontraŭa voĉo akceptis tiun proponon. SEV do faris paŝon gravan, kiu tamen nur sian celon atingos, se baldaŭ similaj postuloj kaj intervenoj sekvos el multaj eŭropaj landaj organizaĵoj kunlaborantaj kun ITF.

Kurt Greutert

Ĉu nova agadkampo?

La 20an de septembro 1964 mi havis okazon, referi dum internacia kunveno de fervojistaj radioamatoroj en Hamburgo. Ĉeestis proksimume 150 kolegoj el Aŭstrio, Danio, Francio, Italio, Svedio, Svisio kaj Germanio. Oni kompreneble pritraktis la radio-sendeblecojn inter la diversaj landoj. Kiel interkompreniloj servis la lingvoj germana, franca kaj parte itala. La daŭraj tradukoj estis temporabaj kaj neekzaktaj. Kelkfoje evidentiĝis, ke planitaj radio-interligoj ne povis esti realigataj, ĉar la send- resp. ricevstacioj situas en landoj kun malsamaj lingvoj.

Mi klopodis en mia referaĵo prezenti al tiuj kolegoj la okulfrapajn eblecojn, kiuj troviĝus en la uzado de Esperanto ne nur por iliaj konferencoj, sed por la tuta radiosendado entute. Mi instigis ilin al lernado de la Internacia Lingvo kaj ofertis al ili la helpon de la fervojistaj esperantistoj. Se do okazus, ke radioamatoroj turnas sin al ni en kiu ajn lando, bonvolu kapti la okazon, bonvolu helpi al ili, doni rekomendojn pri adresoj aŭ lokaj grupoj, kursgvidantoj ktp. Espereble evoluos bona kaj fruktodona kunlaborado. Kio dependas de ni esperantistoj tion ni faru.

Giessner, Germanio

La aŭtomata kuplilo - la granda paŝo en la estontecon

La aŭtomatigo ludas de jaroj ankaŭ ĉe la fervojoj eksterordinare konsiderindan rolon. Dume ankoraŭ atendas la decida kaj samtempe plej malfacila paŝo — almenaŭ por la eŭropaj fervojoj — la enkonduko de la aŭtomata kuplilo.
La signifo de tiu ĉi projekto, kies efektivigon alstrebas la eŭropaj fervojaj administracioj, fariĝas klara per la fakto, ke sole en la Federacia Respubliko Germanio, en unu sola tago, 700.000- ĝis 800.000-foje manovristoj paŝas inter fervojaj veturiloj, por ligi aŭ malligi mane la kuplilojn. Tiu neimagebla kosto de homa laborforto puŝas senkaŝe al aŭtomatigo, tiom pli ĉar ĉi tie ne nur multekosta kaj altvalora tempo estas gajnebla, sed antaŭ ĉio ankaŭ miloj da homoj povos esti gardataj de ĉiam minacanta akcidentdanĝero.
Kulpas sole la gigantaj malfacilaĵoj, kiuj baras al tiu projekto la vojon, ke la aŭtomata kuplilo en Eŭropo ankoraŭ ne efektiviĝis, kvankam analogaj esploroj jam en la jaro 1927 komenciĝis flanke de la Unio Internacia de la Fervojoj (UIC). La teknikaj solvoj hodiaŭ ne plu estus problemo. Financigo kaj praktika realigado plej influas la realigadon. Ili speciale malfaciliĝas en tio, ke Eŭropo politike dividiĝas, dum la fervojoj kune kunlaboras trans ĉiuj limoj. La veturiloj de ĉiuj landoj do devas plenumi unuecajn kondiĉojn, se ili devos esti libere uzeblaj kaj ĉiu esenca modifo devas sin samtempe etendi ĉe ĉiuj fervojaj administracioj. Ĉar pliaj ekonomie malfortaj landoj ne estas en la pozicio plenumi tiujn grandegajn investojn el propra forto, povas la financigo esti realigebla nur per internaciaj konvencioj kaj tiurilataj subtenoj al produktomalfortaj landoj.
Jam ĉe la komenco de tiu jarcento, en Usono leĝo el la jaro 1893 traktis la aŭtomatan kuplilon. Japanujo enkondukis ĝin en 1925 kaj Rusujo reviziis siajn veturilojn inter 1937 kaj 1957. Konsiderante la altsumajn investojn — oni kalkulas 11 miliardojn da frankoj por la ekipado de la nunaj proksimume 1,9 milionoj da veturiloj de ĉiuj partoprenantaj fervojoj — estus sensence, simple transpreni unu el tiuj tri konstrumanieroj, el kiuj neniu posedas ĉiujn postulatajn ecojn, kiuj por racia kaj vasta aŭtomata fervojservo hodiaŭ estas dezirindaj. Post ampleksaj provoj kaj interkonsento kun la „Organizaĵo por la kunlaboro de la fervojoj", al kiu apartenas la orientblokaj ŝtatoj, rezultis konstruformo kiel dezirinda fincelo, kiu transprenos krom la tir- ankaŭ la premfortojn. Anstataŭ la ĝis nun uzataj pufroj estu mezvagona pufro, kiu samtempe kuplu brems- kaj elektrajn kondukilojn aŭtomate kaj krom tio estu kombinebla kun la rusa konstrusistemo. Prezentiĝis diversaj sistemoj, el kiuj tri el okcidentaj industriŝtatoj. Ili jam por provoj enkonstruiĝis en vico da vagonoj kaj sub konsidero de la malfavoraj kondiĉoj en la praktika servo (mallarĝaj kurboj, fortaj descendoj, rapidbremsigoj en la trajno) detale elpruviĝis. Fine decido pri la konstruformo estas ankoraŭ ne prenita.
Post solviĝo de la teknikaj problemoj aktualiĝos la demandoj pri financigo kaj praktika efektivigo. La centra kuplilo postulos krom la kuplo-aparato mem ankaŭ konstruajn modifojn de la vagonoj, ĉar la premfortoj, kiuj ĝis hodiaŭ akceptiĝas per la flankaj pufroj, poste — kiel la tirfortoj — en la mezo atakos. La novkonstruataj vagonoj de diversaj landoj estos adaptataj dum la proksima tempo al la por la akcepto de centrakuplilo necesaj konstruaj ŝanĝoj. En proksimume 8 jaroj estas la modifo de la ekzistantaj vagonoj plenumenda, sen tio ke la kuplilsistemo mem ŝanĝiĝos. Samtempe pretiĝos daŭre la novaj kupliloj kiel provizo.
En la jaro 1975 proksimume povus finfine okazi, en la spaco de malmultaj semajnoj kaj per disponigo de ĉiuj laborfortoj, la adaptiĝo. Tio kondukos unue al traira stadio, en kiu la veturiloj jam propraforte kuplas, sed la premfortoj tamen transiras al la flankaj pufroj. Proksimume nur post dekdu jaroj povos esti atingata iom post iom la definitiva celo: la centra kuplilo kiu superfluigas la kutimajn flankajn pufrojn.
Konsiderante la gigantajn sumojn per kiuj la adaptiĝo al aŭtomata kuplilo devas esti aĉetata, altrudas sin la demando, ĉu investoj en tiu grandeco estas pravigitaj, precipe ĉar la akireblaj raciig-gajnoj per la kapitalbezono kaj la pli altaj riparrimedoj esence englutiĝos. Eĉ tiam, se oni neglektas, ke sole la forigo de daŭra fonto por gravaj kaj mortkaŭzaj

manovroakcidentoj pravigas ĉiujn tiurilatajn elspezojn, fariĝas tiu problemo de la kuplilo, por la fervojoj por longa tempo demando de vivekzistenco.
Unuflanke la aŭtomata kuplilo estas kondiĉo por la plenaŭtomata manovroservo, kiu en la estonteco devas raci- kaj produktofortigi la fervojan vartrafikon.
Aliflanke estas demando, kiom longe troviĝas ankoraŭ laborfortoj por la streĉa kaj danĝera manovrista profesio.
Kiam aktualiĝos tiu problemo la eliro jam devas preti. Ke ĝi estas efektivigebla nur per la aŭtomata kuplilo, tion rekonis la fervojaj instancoj jam delonge.
Ili jam hodiaŭ planas por tempospaco de jardekoj, kio pruvas ilian entreprenistan klarvidon.

„Der Eisenbahner"
trad. kg.

3-a int. ski semajno en Aŭstrio

7.-14.II.1965

Same kiel lastvintre okazos de dimanĉo la 7-a ĝis dimanĉo la 14-a de februaro 1965 la 3-a Internacia Fervojista Esperantista Skisemajno en la „Berglandhaus" en Grossarl. Kompreneble ankaŭ nefervojistoj povos partopreni ĝin. La montodomo „Berglandhaus" situas en belega montararegiono sur alteco de 1620 m. La domo enhavas: 2 unulitan- kaj 16 dulitajn ĉambrojn kaj pluajn 16 lokojn kiel amasloĝejo; fluantan akvon — malvarman kaj varman — en la koridoroj, centran hejtilon, elektran lumon kaj „WC".
La vilaĝo Grossarl (924 m super la marnivelo) estas atingebla rekte per aŭtoj aŭ per fervojo — fervoja stacio „St. Johann i. Pongaŭ" inter Salzburg kaj Innsbruck — kaj de St. Johann per aŭtobuso (proks. 20 km). De vilaĝo Grossarl al la montodomo estas proks. 2 hora marŝo, la valizo estos transportata tien kaj reen per ĉevalglitveturiloj.
La prezo estas aŭ.ŝ. 635 kaj inkluzivas la restadkostojn por 7 tagoj kun 7 × 3 abundaj manĝoj, aŭtobusan veturadon inter St. Johann kaj Grossarl resp.reen, valizan transporton al la montodomo kaj reen, kaj eĉ la skiglitinstruadon.
Anoncoj kaj pluaj informoj ĉe la organizanto: s-ano Johann Geroldinger, Marcusgang 7, Linz/D.

NEKROLOGO

En nia antaŭa numero ni devis nekrologi pro Kolego Ohlsson, komence de oktobro atingis nin raportoj pri la morto de du aliaj svedaj kolegoj:

Bror Agren mortis.

La 5-an de aŭgusto, apenaŭ 60 jarojn aĝa, mortis vera samideano, afabla, idealista, helpema kaj ĉiam modesta. Dum 46 jaroj li dediĉis sian vivon al servo de fervojoj; antaŭ unu jaro li atingis sian pensionon.
Multflankajn sciojn li majstris: li havis lingvajn kapablojn, li estis lerta pri telegrafio kaj precipe radiotelegrafio. Li deĵoris siatempe kiel radiotelegrafisto sur la pramego inter Trelleborgo kaj Germanujo. Li estis verŝajne la unua svedo, kiu disponis pri propra sendstacio per radiotelegrafio.
„Frato" (Bror signifas „frato" en la sveda lingvo) Agren multe kontribuis al la evoluo de la fervojista Esperantomovado kaj partoprenis en tre multaj internaciaj kongresoj. Li estis administranto kaj estro de la Sveda Magnetofona Servo.
Al liaj edzino kaj familianoj ni esprimas nian sinceran simpation.
Kolego Bror Agren ripozu en paco!

Mortis Nils Gustafson.

La 17-an de julio forlasis nin Nils Gustafson, Hällabrottet, transportĉefo, fervora kaj sindona laboristo por la Esperanto-movado. Li estis vicdelegito kaj dumviva membro de U.E.A.
Multajn amikojn li havis ĉie en la mondo kaj ili dolore sentas la funebron.
Por la kluboj, kies membro li estis, Kumla Esperantoförening kaj Ytongbolagens Esperantoförening, li estis fidela kunlaboranto.
Nils Gustafson laboris iam kiel lokomotivestro ĉe Kumla Ixhults Järnwäg, fervojo apartenanta al la Ytong-entreprenoj.
Al liaj postrestintoj ni sincere kondolencas.
Pacon super lia memoro.

DONACOJ

Ni ricevis de la Norvega Esperanta Fervojista Asocio la sumon de 50 ned. guldenoj por la IFEF-kaso. Dankon!

Kun finvortoj malspritaj - pri virinoj kaj la revuo „Lumír"

Iam mi proprigis al mi iun artikolekstrakton. Longe mi neniel uzis ĝin, ĝi ankaŭ ne kaŭzis al mi iajn zorgojn, sed mi gardis ĝin kvazaŭ okulon en la vizaĝo. Kiam mi trafoliumas malnovajn paperojn, ĉiam ankaŭ ĝi estas envice, mi zorgeme glatigas ĝiajn randfaldojn — kaj ree ĉio estas en ordo. Tamen, kia ideo venis nun al mi — konfidi tion pli vasten! Ĝi koncernas fervojon. Ĉiu malbenas ĝin — la fervojon. Ŝajnas al mi nun ne konvene aliĝi al tiu ĉi kutimo, kvankam ankaŭ mi diras al mi kelkfoje, ke la diablo prefere forportu min, ol alveturi kun malfruiĝo, atendi ie en tunelo jam preskaŭ je manetendo proksime al la celo — ktp. Do ĉiam nur plendoj, kiuj turniĝas cirkle sen kiu ajn plirapidigo kvazaŭ luddifektita gramofondisko.

„Milena Kučerová, ĉu estas konata al vi io pri tio, ke...." Nu kompreneble, ni ne estas ja en la lernejo. Mi reprenas tiun ĉi frazon, kaj cetere, kiamaniere mi permesas al mi subite alparoli plennome kaj alproprigi al mi la rajton paroli dum servotempo kun virino, kiun mi ne konas kaj al kiu mi grimpis per kruda ŝtuparo dank al la senerara instruo de ŝiaj kunfervojistoj.

Do al la trajnekspedistino sur posteno „Mosty" en la ĉefa stacio de Praha, dimanĉe vespere:

„Kamaradino Milena Kučerová, pardonu, ke mi ĝenas —".

„Elektra lokomotivo de la 7-a trako veturos al trakbloko. Kion anoncas la manovrogrupo?"

„— ĝis silentiĝos tiu via trajncirkula regado, mi havas por vi iun raraĵon, povas esti por ridigi vin, povas esti por substreki la gravecon de via laboro".

„Traktoro (temas pri lokomotivo To, kiu terure bruegaĉas) 435,027 libere ... mi transŝaltas..."

Kaj ĉiam ŝi ne liberigas krajonon el sia mano, la okuloj kvazaŭ fiksitaj al la tableto kaj al la vitro de la de ĵorejo. Tuttute ĉion oni skribas. Tio ne estas superflua, kiel oni ofte parolas pri tio sufiĉe malestime. Se estiĝus iu neatendita akcidento, ĉiu tiu ĉi notaĵo — ja eĉ ĉirkaŭ 100 manovraĵoj kaj 80-90 for- kaj alvenoj de trajnoj dum la 12-hora servo — estas efektive valora *„corpus delicti"* kaj multon oni sciiĝas laŭ ĝi.

Do la trajnekspedisto ne sole regas la trakaron (verdire strangaj vortoj) per la kutima ordondisketo enmane, en grandaj stacioj li enmiksas sin ne malofte en la teknigitan regadon.

Nur po sekundoj restis libera tempo por komenci tiun malbenitan tekston, el kies ĝuegindeco mi volis oferti iom al fidinde precizaj ekspertoj aŭ ekspertinoj, inter kiujn — sen konsento kaj konsultiĝo ĉe la fervojdirekcio — mi envicigas ankaŭ la supre menciitan laborulinon. Kaj do mi prezentas:

„Ulinoj en la servo ĉe fervojoj en Aŭstrio (= titolo).

Ĉe la aŭstraj fervojoj nun en jenaj linioj kaj stacioj ulinoj estas en servo: Ĉe la „Norda" kaj „Uj-Szönyia" stacio kaj ĉe „Lombardio-Veneciaj" fervojoj kaj porhelpe ankaŭ ĉe la linio „Buda-Kanizsa" kaj „Kralevo-Beograd-Uj-Szönyia" de la Suda ŝtata fervoja kompanio, por servo ĉe signaliloj kaj por gardado de vojbariloj. Plue ĉe la Prahaa stacio sinjorino por liverado de vojaĝbiletoj kaj ĉe la stacio Perila la edzino de la staciestro por servo telegrafa estas dekretitaj. Antaŭe la sinjorino preskribitan ekzamenon kun tre bona sukceso faris kaj ŝi tute bone la al ŝi destinitan servon plenumas, por kiu ŝi rekompencon da 200 guldenoj jare ricevas. En Praha vojaĝbiletojn por la 3-a klaso liveras la edzino de tiea oficisto, kiu por la 2-a klaso biletojn liveras. Tiu ĉi sinjorino ricevas por la servo 400 guldenojn jare. Ankaŭ kontraŭ la ulinoj, kiuj plenumas servon ĉe signaliloj kaj vojbariloj ĝis nun la plej eta plendo aŭ akuzo ne estiĝis. Ke la virinoj tiun ĉi servon estas kapablaj tute bone plenumi, tion la fakto atestas, ke ĉe la Norda ŝtata fervojo edzino de fervojgardisto Anna Souková per sia decidpreteco la kolizion de du trajnoj malebligis kaj pro tio rekompencon ricevis. Sed ĉe la menciitaj linioj ulinoj ekskluzive servojn ne plenumas, la pli gravajn postenojn ĉe signaliloj kaj vojkruciĝoj gardas viroj. Ulinoj, plejparte edzinoj de viroj en la fervojservo instalitaj, ricevas por la servo ĉe la Aŭstra ŝtata fervoja kompanio monate salajron de 8-9 guldenoj, ĉe Lombardio-Veneciaj fervojoj de 15-19 frankoj. Dumnotke por pli efika sekureco fervojaj gardistoj helpas al la ulinoj.

Eminenta, neaŭdita kaj senekzempla malavareco de franca asocio, kiu bedaŭrinde grandan plimulton de fervojoj en la Aŭstra imperio sub sia potenco havas, la prezojn de vojaĝoj ege plialtigas kaj multe da mono el la lando al Francujo eksportas, nin tiel amikece ne traktas. La administra konsilantaro de la citita kompanio „eminentan" rekompencon donacis al Anna Souková, kiu servas ĉe la „norda linio" funkciigante signalilojn, ĉar ŝi per sia atentemo kolizion de du trajnoj malebligis, kiuj nokte kontraŭ si inter Ustí kaj Brandejs ĉe Orlice veturis. Anna Souková do eminente akcidenton evitis kaj grandnombron da homoj de morto kaj kripligo savis, pro tio do rekompencon de 25 guldenoj ŝi ricevis, ni skribas: dudekkvin guldenojn de aŭstra monsistemo". Tiom la ĵurnalo „Lumír" de 28.8.1862 — reproduktita intence kune kun eraretoj kaj iom stranga tiam kutima vortsintakso, kiun esperebIe la korektista plumo en la presejo ne ŝanĝos.

Nun verŝajne ĉiu, kiu estas neerarema profeto, atendas, kiel mi komencos prezenti faktojn kaj ciferojn de la hodiaŭo. Do ke post 101 jaroj la afero aspektas tiel kaj jene kaj ke tio estas certe memkomprenebla.

Vere mi armis min per amaso da paperfolioj, el kiuj mi povas konstrui konkludojn personajn, pli malpli utilajn kaj por persona konsolo mi trarigardas malespere longajn kolojn da okupoj, kiujn ĉefe rajtas plenumi ulinoj en la fako de ministerio de trafiko kaj komunikiloj, pardonu, ĉi tie estas jam urĝe necese uzi oficialan, dignan kaj ĝustan vorton — virinoj.

De kie komenci? Operaciistino, peroninspektistino, komerca sekretariino, enmanigistino, avizistino, agentino de tranzitkancelarioj, radiotelegrafistino, teleskribistino, tranzitistino, literistino, trakforkservistino, elektromekanistino, ŝoforino de motorveturiletoj, ŝoforino de lokotraktoroj, gardistino de vojbariloj ktp, ktp, kaj kiel evidente en multaj stacioj ne mankas virinoj-trajnekspedistinoj.

„Ĉi tie Mosty, Mosty, mi transŝaltas..."
„Traktoro preterpasu..."
„Komprenite..."

Mi estas sincera al mi mem. Mi estas entute embarasita pro la malspritaj finvortoj al la artikolekstrakto de Lumír. Ĝi ne estis enuenda, kaj eble ĝi efektive ne estis tia. Mi nur deziras al la geferVojistaro, ke ĉio-ĉio ĉie funkciu senriproĉe kaj nenio elglitu al necelita trako.

Ivo Chlup

(Artikolo en gazeto Svobodné slovo n-ro 197/1963, trad.-eto)

Genova - urbaj trajnoj

Urba fervoja servo, la unua en Italio por kunligi la eksterajn ĉirkaŭaĵojn de la „Granda Genova", ekfunkcios de la 31-a de majo laŭ la nova horaro.

Ĝin anoncis dum iu gazetara konferenco la Departementa Direktoro Inĝ. Bordoni okaze de akurata raporto pri la trafiko ĉirkaŭ kaj en Genova.

La trafikproblemojn pri la transiro de la urbo prezentis Inĝ. Bordoni kaj analizis la nunajn kaj estontajn solvojn: nur en tunelo, li diris, oni povas kunveturi kaj plenume disvolvi aron da veturiloj taŭgajn por transporti multnombrajn personojn, precipe dum la horoj de pli granda trafiko, de unu loko en alian de la „Granda Genova" tiu ĉi fervoja iniciato montriĝas la sola aplikenda rimedo en tiu ĉi momento.

Tamen, ĝi ne pretendas plene trakti, nek solvi la trafikproblemon de Genova: ĝi estas nur solidaraĵo de nia Ŝtata Fervoja Administracio por faciligi la gravan penadon de tiu laborema popolamaso; klopodo por helpi, dum kelkaj horoj de la tago, grandan aron da laboristoj kiuj devas transiri de unu loko al la alia de la urbo.

Por la urba fervoja servo de Genova oni uzas „automotrici" (Ale 803) kun du trenaĵoj (Le-803) je longeco de 75 metroj; per tiu vagonaro oni povas transporti 600 personojn, inter kiuj 240 sidantajn. La „automotrici" „Ale" povas disvolvi en rekta vojo maksiman rapidecon de 130 kilometroj po horo; kunligante Nervi al Brignole en 11 minutoj, Brignole al Principe (ĉefa fervoja stacio) en nur 4 minutoj, Principe al Sampierdarena en 5 minutoj, Sampierdarena al Voltri en 15 minutoj kaj Sampierdarena al Pontedecimo en 14 minutoj. Oni efektivigos dekunu parojn da vagonaroj po tage. (Mallongigite)

Tradukis: Delvina Gimelli,
laŭ artikolo en la
„Voci della Rotaia",



Internacia Junularinterŝanĝo

La „Germana Societo por Internacia Junularinterŝanĝo" (Deutsche Gesellschaft für internationalen Jugendaustausche = DGfiJA) aranĝis pasintsomere en la „Internacia Junular — feriejo" en Gilleleje (Danlando) Esperanto — ferikurson.

Pro la bona sukceso la societo aranĝis ĉi - somere Esperanto - ferikursojn en 6 feriejoj, nome en Gilleleje *(Danlando)*, Rovinj apud Pula *(Jugoslavio)*, Port Issol apud Toulon *(Francio)*, Catania aŭ Siracusa *(Sicilio)*, sur la insulo Mallorka *(Hispanio)*, kaj en Niederbreisig apud Neuwied (Rejno) *(Germanio)*.

DGfiJA alvokis la gejunulojn eklerni Esperanton, por ke ili povu eluzi la lingvoscion jam dum la ĉi-jaraj ferioj.

La 19 eksterlandajn paralel — instituciojn instigis DGfiJA, fari la saman.

Ni alvokas nian IFEF-anaron, ke ili instigu la fervojistajn sindikatojn, la ŝport - kaj kultur - organizaciojn fari la saman ankaŭ en la internaciaj fervojistaj interrilatoj!

*

Adresŝanĝiĝo:

La adreso de la FERN-sekretario ŝanĝiĝis. Nun ĝi estas: S-ro W. L. van Leeuwen, **Stationsplein 25, Amsterdam.**

*

Bone atentu, ke la nomo de la banko de I.F.E.F. ŝanĝiĝis. Nun ĝi estas: **ALGEMENE BANK NEDERLAND.** (Vidu la titolpaĝon.)

Alvoko

Por starigo de propaganda ekspozicio en lernejo, ni vokas al ĉiuj gesamideanoj pri esperantaĵoj rilataj al lernejo, radio, komerco, fervojo, turismo, kooperativo, arto, sindikatismo, politiko, tekniko kaj scienco.

Sendu al Sno M. van Aelst - 56, Bd. T. Lambert - Bruxelles 7 - Belgio.
Dankeme ni rekompencos.

*

Gutoj traboras eĉ graniton . . .

Se vi skribas viajn korespondaĵojn okaze aŭ kutime per tajpmaŝino, kaj se vi ne havas ĉe la mano por-Esperantajn glumarkojn aŭ stampilon kun velserva varbdevizo, tiam aldonu simple sur la leterkovertoj, poŝtkartoj, k.c. la mallongan, klaran kaj internacie kompreneblan varbtekston

ESPERANTO
Lingvo Internacia

kiu aspektas sufiĉe bone pro la samlongeco de la du linioj (simile al tipografia kompostaĵo), kaj kiu propagandefikas same kiel glumarko aŭ stampaĵo.

A. Lienhardt, Mulhouse (Franc.)

*

Honorigo de s-ro Magnus Carlsen

Dum la jarkunveno de Norvega Esperantista Fervojista Asocio oni elektis honora ano s-ron Magnus Carlsen pro lia multjara grandega laboro por la NEFA.

IFEF-Estraro kore gratulas al s-ro Carlsen pro la honorigo kaj al NEFA pro tia fidela kaj sindona ano!

*

STELO inivtas gejunulojn, kaj speciale gestudentojn, al la Internacia Vintra Ferio-Semajno, kiu okazos en:

ZAKOPANE (POLLANDO)

de la 26a de Decembro 1964a ĝis la 3a de Januaro 1965a.

Informojn petu de la Sekretario-Kasisto de STELO:

F. Simonnet, 16, rue Dohis
Vincennes (Seine), Francujo
Poŝtĉekkonto 18.403-71, Paris

La sekcioj sendu antaŭ la 15a de decembro 1964 la nomojn de la kandidatoj por le ĉefestraro, la kongresproponojn kaj la nomojn kaj adresojn de la komitatanoj !

Eŭropa Ferio Semajno 1963



Ĉe Solothurn, do en Svislando bela,
Travivis ni en gaja rond' verdstela
Ferio-tagojn vere refreŝigajn,
De land al land' amike interligajn.

Jen en saniga mezmontara sfero
Nin tuŝis ankaŭ sento de l'espero
Kaj se la suno mankis eĉ kelkfoje,
Sub „verda lumo" ni kunsentis ĝoje.

Ekskursoj, urbvizitoj indvaloraj,
Vesperaj prezentadoj bonhumoraj
Riĉigis tiun ĉi feri-semajnon,
Al ĉiu alportanta mensan gajnon.

Salutis Burgdorf, Solothurn kaj Berno,
Kulturo kaj naturo en alterno;
Sur Weissenstein, Ĵuraso-regiona,
La „Kruco de la danko" pac-admona,

Aldone eremitejo idilia;
Kaj ĉio laŭ programo harmonia.
Modela gvido, vera agfervoro!
Kontente dankas ni el varma koro.

(Aŭtoro: Walter Mudrak, Vieno)

Ĉu IFEF-Sekcio en Ĉeĥoslovakujo?

Nia amiko kaj kolego Bohumil Král, el Praha, skribas:

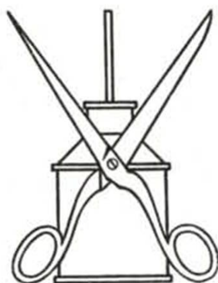
„... *mi sciigas vin kun ĝojo, ke mi fin-fine sukcesis fondi E-rondeton en Ministerio de Trafiko kie mi estas okupita. Por nia estonta sekcio de IFEF aliĝis jam 100 E-fervojistoj! Baldaŭ ni fondos t.n. „Preparan Komitaton" de niaj E-fervojistoj kaj poste la nova nia E-komitato aprobos nian sekcion de IFEF. Kompreneble mi estas tre kontenta pri tio. Dum ferioj mi laboris persiste por nia movado, mi varbis novajn membrojn letere kaj persone. Mi daŭrigas en tiu agado. Kolego Rebiĉek helpas al mi ...*"

Ni deziras sukceson al niaj ĉeĥoslovakaj gekolegoj.

Fakprelego Bruselo

La IFEF-komisiito por fakprelegaj aferoj aldone komunikas jenan pri la brusela fakprelego:
La temo de la prelego estis tre speciala, la teksto do relative komplika kaj malfacile komprenebla por la plej multaj gekolegoj. Ĉar la teksto estis liverita tro malfrue kaj povis esti reviziata nur en aprilo, ne estis eble sufiĉe trankvile fari tiujn gravajn laborojn. **Por plifaciligi la kompreneblecon de la teksto,** s-ro Ritterspach kaj mi post la kongreso ankoraŭfoje trarigardis la tekston, forigis tajperarojn kaj novaranĝis ĝin kelkloke tiel, ke la teksto publicita en LIF ne ĉiam kongruas kun la originala franca teksto vortvorte, sed trafas ĝin laŭsence.

Giessner



La plej granda neĝforigilo en Eŭropo

La fabriko Henschel en Kassel (Germanio) konstruis la plej grandan kaj plej pezan neĝforigilon de Eŭropo por la svedaj ŝtatfervojoj. Ĝi estas lokigata en Kiruna (Laplando) kaj laboros ĉefe sur la linio Abisko — Riksgränsen. La flankaj ŝovelradoj havas forigvastecon de 5 metroj. La dizelhidraŭlika giganto kostis proksimume 1 milionon da svedaj kronoj.

*

Transportebla ponto en 6 horoj muntata

Brita firmo konstruis transporteblan ponton por piedirantoj, kiu povos esti instaligata ĉie, kie la trafiksituacio postulas tion. La ponto, 1,5 metrojn larĝa kaj 5 metrojn alta povas esti muntata en 6 horoj kaj prokrastos la trafikon nur dum 12 minutoj.

(el „Die Bundesbahn"
kompilis E. Kruse)

*

Naŭ lingvoj sur fervoja formularo
Doganaj pritraktoj de pasaĝera bagaĵo

La formularo „Dogana deklaracio por pasaĝer-bagaĵo" estos nove eldonata en naŭ lingvoj. La nuna formularo kvinlingva unue estu foruzata, ĉar oni devas kalkuli pri tio, ke en ne tro longa tempo ĝi ne plu estos agnoskata flanke de la doganinstancoj de certaj landoj. La nova specimeno enhavos jenajn lingvojn: germanan, francan, italan, anglan, hispanan, nederlandan, danan, svedan, serbokroatan. Ĉi tiuj lingvoj same estos troveblaj en la malsupra parto de la frontpaĝo, kiun la pasaĝero devos plenigi.

El germana (oficiala)
informilo Eisenbahn-Verkehrsblatt
n-ro 21 de 1.6.64
trad. Gi

*Hungara Esperanto-Asocio reeldonigos la faman verkon de Madách: **La Tragedio de'l Homo.***

Okaze de la Madách-Centenario H.E.A. intencas aperigi la duan eldonon de „La Tragedio de l'Homo"-drampoemon de la antaŭ 100 jaroj mortinta Emeriko Madách, la famekonata hungara poeto-, en la majstra traduko de D-ro Kálmán Kalocsay.

La koncerna eldonejo akceptis nian proponon kun komprenemo, tamen por realigi nian planon estas bezonata ankaŭ via bonvolo. Nome: la eldonejo deziras havi garantion de H.E.A. pri la pretendo de la eldonota kvanto fare de la internacia esperantistaro. Kompreneble ni povos plenumi tion nur pere de via helpo. *Laŭ tio ni petas bv. sendi vian antaŭmendon* al „Kultura" Könyv- és Hirlap Külkereskedelmi Vállalat, Budapest, I., Fö-utca 32. Hungarujo.

En tiu okazo, se ni sukcesos efektivigi nian intencon, tiel la kondiĉoj de la hungarlanda E. libro-eldonado estos bazitaj por la estonteco.

Prezo de la eldonota libro — kun moderna eksteraĵo, en formato 14 × 21 cm., sur bona papero — estos ĉ. 2.20 US. $. Pri la pagmaniero la mendintoj ricevos precizan instrukcion ĝustatempe. La libro aperos antaŭvideble en decembro ĉ.j.

*

Kronach (Kronaĥ), romantika urbeto en Nordbavario (Germanio), aldonis esperantigitan tekston al sia bele ilustrita urboprospekto. Ĝi estas senkoste havebla per „Städtisches Verkehrsamt, 864, *Kronach* Germanio".

*

Atentu la nomŝanĝiĝon de nia banko. Vidu la frontpaĝon.

Unua Esperanto-strato en Norvegujo

La urba konsilantaro de Elverum, urbo proksima al Hamar, decidis doni al strato aŭ placo la nomon Esperanto. La inaŭguro okazos dum la 17a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso.

(Heroldo)

LA ESTRARO DE I.F.E.F.
deziras al vi ĉion bonan
por 1965!

Eŭropa Esperanto-konferenco 1965 en Vieno

sub la devizo: ESPERANTO EN LA PRAKTIKON!

PROVIZORA PROGRAMO (11. - 17.7.1965)

11.7.1965: Akcepto de la konferencanoj en Vieno. Balo.

12.7.1965: Malfermo de la konferenco, ĉefreferaĵo. Liberaj posttagmezo, vespero.

13.7.1965: Ekskursoj per aŭtobusoj (kaj kablofervojo) al la montoj Rax (2000 m) kaj Semmering (1000 m), lago Neusiedler See, abatejoj Göttweig kaj Melk.

14.7.1965: Paroladoj kun prezentado de diapozitivoj (filmoj) pri la temo „Esperanto en la ekonomio, en la politiko, en aranĝoj, en turismo". Gvidado tra la urbo.

15.7.1965: Ekskurso per ŝipo tra la Danuba valo Wachau. Konferenco de ekspertoj sur la ŝipo.

16.7.1965: Finaj paroladoj. Ekskurso sur la Vienan monton Kahlenberg, vizito de „Heuriger" (vingastejo por samjara vino) en Grinzing.

17.7.1965: Gvidado tra Schönbrunn (Imperiestra somerrestadejo). Libera posttagmezo kaj Adiaŭa Vespero.

Bonvolu turni vin al la Organiza Komitato de la Eŭropa Esperanto-Konferenco 1965 ĉe Aŭstria Esperantista Federacio, Fünfhausgasse 16, Vieno XV, Aŭstrio, kie vi ricevos la aliĝilojn. Anoncu vin baldaŭ!
Via alternativo por 1965: Aŭ al Tokio aŭ al Vieno !

ESPERANTO-MONUMENTO-LINZ/D

Per tiu ĉi publikaĵo mi lastfoje direktas la alvokon al ĉiu unuopa esperantisto kaj al la esperanto-grupoj aŭ -unuiĝoj bv. subteni la starigon de la planita moderna esperanto-monumento en Linz. Kvankam la monkolekto inter la esperantistoj, -grupoj kaj firmaoj atingis la respektplenan sumon de aŭ.ŝ. 25000. Similan sumon kontribuos laŭ skriba promeso la urbo Linz kune kun la liglanda registraro de Supra Aŭstrio, se ni povos starigi certigotan financplanon. Bedaŭrinde ankoraŭ mankas preskaŭ aŭ.ŝ. 20000 por realigi la starigon de la monumento.
La aluminia plastiko simbolas la 5 kontinentojn, kiuj per nia internacia lingvo interkompreniĝas. En la ŝtona soklo troviĝos jena enskribo (sub la verda stelo):

> ESPERANTO la internacia lingvo
> de d-ro L. L. Zamenhof 1859-1917

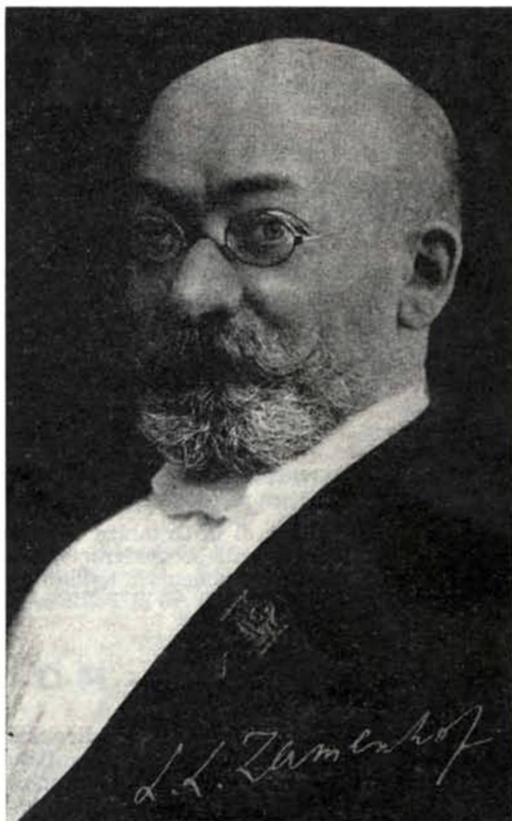
kaj dorsflanke:

> „Im eig'nen Land gebrauch'
> die Muttersprache rein,
> doch für den Weltverkehr
> lass' Esperanto dienlich sein!"

La financa problemo ŝajnis solvata okaze de la loka gazetara konferenco la 16-an de julio 1964. Tiam la akad. skulptisto Adolf Kloska — favora simpatianto al nia movado — publikigis lian reprenon de la postuloj por lia laboro! Ĉio ŝajnis en bonordo. Sed kun granda bedaŭro kaj kondolenco ni devas komuniki, ke Adolf Kloska dronis en la Danubo la 19-an de julio ĉj. Ni linz-aj esperantistoj nepre volus aranĝi la inaŭguran feston de la monumento post la Eŭropa Esperanto Konferenco fine de julio 1965 / eksterordinara poŝtstampo ktp./. Sed dependas, ĉu ni povas starigi la certigotan financplanon ĝis fine de la kuranta jaro? Se ne, oni resignos la realigon de la planita monumento. Nun mi kiel inicianto kaj gvidanta estro de la komitato ankoraŭ per lastaj fortoj entreprenos ĉion eblon por solvi la aferon, sed post kelkaj monatoj sen sukceso, mi ne plu kapablos daŭrigi tiun laboron!
Sincere mi lastfoje petas vin, helpu nian entuziasman entreprenon per mondonaco al: „PSK 138590 Allgemeine Sparkasse Linz, Konto Nr. 405086" aŭ egalmaniere al la inicianto s-ano Johann Geroldinger, Marcusgang 7, Linz-Aŭstrio.
Al ĉiu donacinto sinceran kaj koran dankon!

Antaŭ 105 jaroj,

la 15an de decembro en la jaro 1859 naskiĝis en Byalistok d-ro Ludoviko Lazaro Zamenhof. Al li ni dankas nian ŝatatan lingvon Esperanto kaj la ankoraŭ ĉiam aktualan poemeton



AL LA FRATOJ

Forte ni staru, fratoj amataj,
Por nia sankta afero!
Ni bataladu kune tenataj
Per unu bela espero!

Regas ankoraŭ nokto sen luno,
La mondo dormas obstine,
Sed jam leviĝos baldaŭ la suno,
Por lumi, brili senfine.

Veku, ho veku, veku konstante,
Ne timu ridon, insulton!
Voku, ho voku, ripetadante,
Ĝis vi atingos aŭskulton!

Dekon da fojoj vane perdiĝos
La voko via ridata, —
La dekunua alradikiĝos,
Kaj kreskos frukto benata.

Tre malproksime ĉiuj ni staras
La unuj de la aliaj....
Kie vi estas, kion vi faras,
Ho, karaj fratoj, vi miaj?

Vi en la urbo, vi en urbeto,
En la malgranda vilaĝo,
Ĉu ne forflugis, kiel bloveto
La tuta via kuraĝo?

Ĉu vi sukcese en via loko
Kondukas nian aferon,
Aŭ eksilentis jam via voko,
Vi lacaj perdis esperon?

Iras senhalte via laboro
Honeste kaj esperante?
Brulas la flamo en via koro
Neniam malfortiĝante?

Forte ni staru, brave laboru,
Kuraĝe, ho nia rondo!
Nia afero kresku kaj floru
Per ni en tuta la mondo!

Ni ĝin kondukos ne ripozante,
Kaj nin lacigos nenio;
Ni ĝin traportos, sankte ĵurante,
Tra l'tuta mondo de Dio!

Malfacileco, malrapideco
Al ni la vojon ne baros.
Sen malhonora malkuraĝeco
Ni kion povos, ni faros.

Staras ankoraŭ en la komenco
La celo en malproksimo, —
Ni ĝin atingos per la potenco
De nia forta animo!

Ni ĝin atingos per la potenco
De nia sankta fervoro,
Ni ĝin atingos per pacienco
Kaj per sentima laboro.

Glora la celo, sankta l'afero,
La venko — baldaŭ ĝi venos;
Levos la kapon ni kun fiero,
La mondo ĝoje nin benos.

Tiam atendos nin rekompenco
La plej majesta kaj riĉa:
Nia laboro kaj pacienco
La mondon faros feliĉa!

Esperanto-Presejo, Hardinxveld